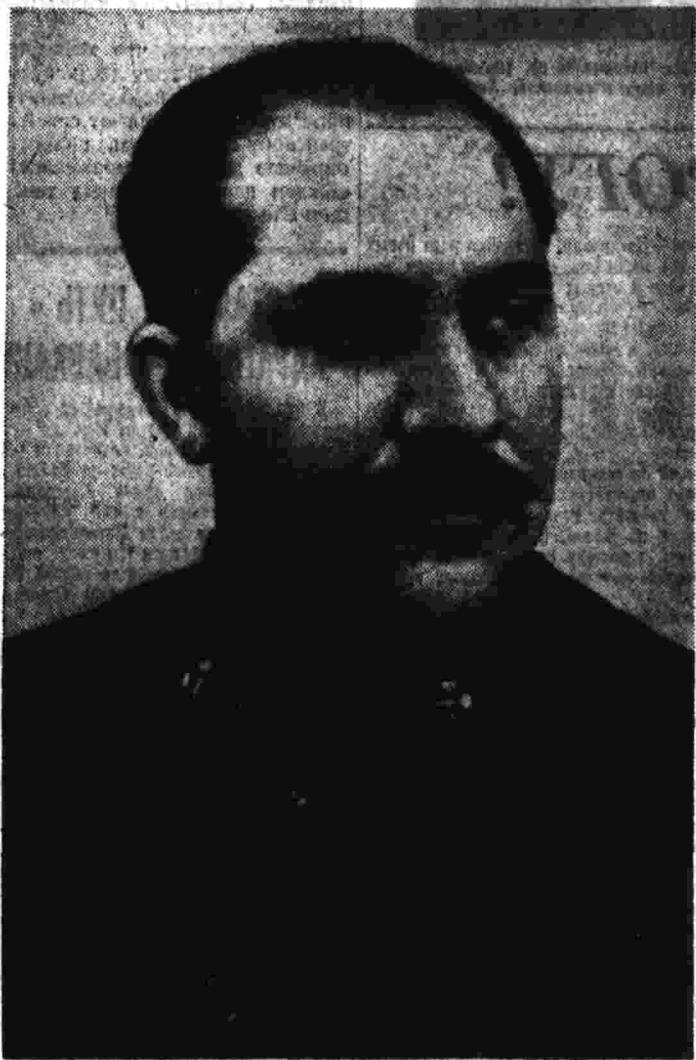


# ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 339 (5585) 10 декабря 1935 г., вторник ЦЕНА 10 КОП.



## КРУПНЕЙШАЯ НАРОДНО-ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ПОБЕДА

Партия и вся страна с большим удовлетворением прочтут сегодня сообщение о досрочном выполнении железнодорожными транспортом годового плана перевозок. Еще год назад транспорт беспорочно топтался на месте, и наши враги злобно смеялись, что транспорт, дескать, есть тот барьер, о который обязательно споткнется большевик. Но достаточно было нескольких месяцев настоящего большевистского руководства транспортом, чтобы железные дороги перестали топтаться в хвосте. Уже в начале этого года транспорт двинулся в гору и с тех пор неустанно улучшает свою работу. Досрочное выполнение плана перевозок по справедливости является самой выдающейся народнохозяйственной победой в текущем году.

Значение этой победы невозможно переоценить. Громадный прирост продукции во всех отраслях народного хозяйства в текущем году стал возможен в значительной степени благодаря тому, что предприятия начали бесперебойно снабжаться сырьем и без задержек отправлять свою продукцию потребителю. Народное хозяйство советской страны находится накануне нового взлета, силы для которого даются ей мощнее, чем в годы стахановского движения. О традиционных перспективах свидетельствует выдвинутая товарищем Сталиным задача увеличить в ближайшие годы оборот хлеба до 7-8 миллиардов пудов. Не трудно представить, какого бурного развития грузооборот все это потребует.

Каждому понятно также значение победы транспорта для укрепления обороны СССР. Ибо теперь, что в случае войны фронт и тыл нашей родины будут связаны между собой прочно и неразрывно, а это первое условие дальнейших успехов социализма.

Выигрыш, полученный народным хозяйством в текущем году от улучшения работы транспорта, определяется кругом в 4 миллиона вагонов перевозок. Надо признать, что это огромный прирост, притом он достигнут путем действительно ошеломляющего транспорта, путем органического улучшения его работы. Не подлежит сомнению, что 80-тые новых вагонов, которые промышленность дала транспорту в текущем году, являются техническими ресурсами железных дорог, но главный секрет успеха железнодорожников заключается в том, что они добились более эффективного использования имеющегося оборудования.

Победа транспорта — победа стальных методов руководства хозяйством. Характерной чертой и особенностью этих методов является ставка на беспредельную возможность, которую таит в себе творческая мощь народных масс, строящих социалистическое общество. Борьба с «средельничьем» на транспорте, поддержанная всей массой железнодорожников и прежде всего ее передовых отрядом — кризисовосемью, может служить наиболее ярким примером, наглядно показывающим, какие методы руководства и какие люди обеспечивают победу транспорта.

Относительно вдохновителей растущих успехов транспорта является товарищ Сталин. Он указал транспортникам дорогу к победе, он вел и ведет их вперед. По инициативе товарища Сталина во главе железнодорожного транспорта поставлены одни из самых выдающихся и талантливых большевистских организаторов — тов. Лазарь Моисеевич Каганович, который и на посту наркома путей сообщения показал классический образец осуществления сталинских директив и указаний.

Народный комиссар путей сообщения, призванный руководить колоссальным и в высшей степени сложным хозяйством, ставил раньше трагедии громадностью и консервативностью своего аппарата и по справедливости считался самым бюрократическим из наших учреждений. Тов. Каганович вынул из народного аппарата бюрократов и «средельщиков», придал ему необходимую оперативность и гибкость.

Руководство железными дорогами, страдавшее раньше отсутствием большинства и в напор и волю, отличающееся распыленностью и неуверенностью, стало в руках тов. Кагановича приобрело те качества, которые только один и способен дать победу. Народный комиссар железных дорог прежде и раньше всего выдвинул в разрешении тех вопросов, в которых, как в фокусе, сконцентрировались все наиболее острые и сложные проблемы транспорта, а именно: ускорение оборота вагонов, установление порядка в народном хозяйстве, преодоление аварий и крушений, правильная организация капитального строительства.

Воспитательная заслуга тов. Кагановича заключается в том, что он вдохнул в ряды железнодорожных работников уверенность в их силах, что он не дал в день воспитательных и учет командиров транспорта и всех железнодорожников работать по-большевистски.

На транспорте, столь долго страдавшем от низкой дисциплины, лени, наконец, осязательно творился порядок. Этот порядок рождается в борьбе со старыми нехотевшими привычками, капризами на транспорте еще немало. Надзор на железных дорогах до сих пор непомерно много аварий. Дисциплина воспитывается повседневной практикой и примером передовых, лучших людей транспорта, она растет и крепнет на почве сочетания методов административного принуждения с широчайшей воспитательной работой. Прекрасный образец этого сочетания дает сам тов. Каганович, который относится к величайшей заботе в каждой способности и деловой активности, знает громадное количество людей, умеет подойти к каждому сообразно его индивидуальным особенностям и обладает сталинским искусством сплотить громадный человеческий коллектив и двинуть его вперед на борьбу за дело партии, за интересы советского государства.

Самой прочной основой успехов транспорта и гарантии дальнейшего его побед является стахановско-кризисовское движение, ряды которого растут. Доблестный машинист Кривонос, поднявший знамя стахановского движения на железных дорогах, олицетворяет все лучшее, самое передовое в железнодорожном пролетариате. Он является представителем не одиночек, а сотен и тысяч передовых людей железных дорог. Это они выдвигают вперед наш транспорт силой своей безграничной преданности делу партии Ленина-Сталина, мощью энергии своего творческого азимута и железной дисциплины.

На приеме в Кремле 30 июля товарищ Сталин поставил перед железнодорожниками задачу — добиться перевозки 75-80 тысяч вагонов в сутки. Первая часть этой задачи выполнена. Теперь надо подняться на следующую ступень и достигнуть систематической перевозки 80 тысяч вагонов в сутки. Сталинская задача должна быть выполнена полностью, без остатка!

Железнодорожный транспорт СССР впервые досрочно выполнил годовую план перевозок. Пищевая индустрия к 1 декабря выполнила годовую производственный план. Социалистическая экономика нашей родины отмечает две крупнейших победы. Привет славным отрядам стахановцев — железнодорожников и пицеевиков! Привет выдающимся организаторам побед транспорта и пищевой промышленности товарищам Л. М. КАГАНОВИЧУ и А. И. МИКОЛАНУ!

## Выполнение НКПС годового плана погрузки

Железные дороги Советского Союза 7 декабря выполнили годовую план погрузки. Правительством был установлен план погрузки 63 тысячи вагонов в сутки, или 22 миллиона 995 тысяч вагонов за год. С начала 1935 года по 7 декабря железнодорожные дороги погрузили 23 миллиона 61 тыс. 611 вагонов — 100,3% годового плана. В прошлом году за это же время было погружено 19 миллионов 35 тысяч 852 вагонов, или в среднем в сутки 55 тысяч 823 вагонов. Таким образом, погрузка 1935 года превышает погрузку прошлого года на 4 миллиона 25 тысяч 759 вагонов, или на 21,1%.

По кварталам и месяцам средне-суточная погрузка росла следующим образом:

I квартал 55.282 вагонов (в том числе:	январь — 50.661 ваг., февраль — 56.101 » март — 59.163 »).
II квартал 67.978 вагонов (в том числе:	апрель — 61.977 ваг., май — 69.251 » июнь — 72.665 »).
III квартал 73.737 вагонов (в том числе:	июль — 72.952 ваг., август — 73.626 » сентябрь — 74.664 »).
IV квартал 75.241 вагон (в том числе:	октябрь — 75.159 ваг., ноябрь — 75.651 »).

Средне-суточная погрузка за 11 месяцев и 7 дней составила 67.629 вагонов — 107,3% от установленной по плану средне-суточной погрузки на 1935 год. По плану, утвержденному правительством, железные дороги должны были перевезти в 1935 году 358 миллионов тонн грузов. С начала года по 7 декабря перевезено 361,5 миллиона тонн, или 101,0% плана. По сравнению с соответствующими периодами прошлого года перевезено грузов в 1935 году (на 7 декабря) больше на 21,6%.

Грузооборот в поездах коммерческого движения был установлен правительством на 1935 год в размере 229,1 миллиарда тонно-километров. На 7 декабря выполнено 241,1 миллиарда тонно-километров — 105,2% годового плана. По сравнению с соответствующими периодами прошлого года это дает рост на 25,5%.

На 7 декабря перевыполнили годовую план погрузки 16 дорог: Юго-Западная, Блатовинская, Пермская, М. Казанская, М. Курская, Забайкальская, Кировская, Рязань-Уральская, Северная, Оренбургская, Западная, М. Округная, Усуйская, Самаро-Златоустовская, Турксиб и Восточно-Сибирская.

## НАШЕМУ ВЕЛИКОМУ ВОЖДУ, УЧИТЕЛЮ И ДРУГУ товарищу СТАЛИНУ

Родной, любимый Иосиф Виссарионович! Сегодня большой и радостный день для всей партии, всей страны, а в особенности для железнодорожников. Сегодня впервые за многие годы мы можем во всеуслышание заявить: железнодорожный транспорт досрочно выполнил годовую план погрузки. Значение победы транспорта велико. Сколько раз пророчили наши враги, что большевики не поднимут транспорта. Враги наши пророчили и на этот раз, как пророчились они множество раз до сих пор. Враги говорили, что не выйдет с индустриализацией. Кривонос просчитались враги — индустриализация, и вышло по-сталински. Враги говорили, что не выйдет с железными дорогами. Пророчились они — вышло по-сталински. Враги говорили, что не выйдет с высокой производительностью труда. Работали на заводах врагов — вышло по-сталински. Не осталось ничего от вражеских пророчеств, что поведет транспорт. Вышло и с транспортом, и вышло по-сталински.

Победа транспорта еще раз показала всему миру, какую титаническую силу представляет собой подлинное большевистское руководство. Железнодорожники были самым отсталым отрядами пролетариата нашей страны. Железные дороги работали хуже всех отраслей народного хозяйства. Выхаживали отдельные проблемы хорошей работы, но тут же тускнели среди общих недостатков. Прямое скажем, отдало было нам перед страной и перед партией, стыдно нам было перед тобой, дорогой наш Иосиф Виссарионович.

В 1935 году новая жизнь началась у нас на железных дорогах, товарищ Сталин. По-новому стали мы работать под руководством руководителей своего лучшего ученика, твоего верного соратника, нашего любимого наркома Лазаря Моисеевича Кагановича, который пришел руководить железнодорожным транспортом с твоим, товарищ Сталин, наказом.

Прожорком сталинской силы осветил новый нарком наш дальнейший путь. Руководимые товарищем Кагановичем, железнодорожники первые в стране дали крепкую победу передельникам и врагам, пытавшимся сорвать сталинскую перестройку транспорта. Служа твоим гениальным указаниям, мы сбили армию бойцов и командиров транспорта и повели их на решительную борьбу за победу. Воспрянули духом железнодорожники, почувствовали, что новая эра наступила в жизни полутараканьей армии работников транспорта.

Сейчас осуществляется то, о чем мы раньше только мечтали. Вместе с нашей великой родной землей мы под твоим, товарищ Сталин, водительством к новым великим достижениям. В гордых рядах твоих питомцев, твоих учеников, в гордых рядах стахановцев идет немало железно-

дорожников. Мы теперь счастливы, счастливы наши жены и наши дети.

Что может быть выше похвалы вождю народа товарищу Сталину? На приеме железнодорожников в Кремле мы ее получили. Что может быть радостнее, чем награда нашего советского правительства? Лучшее из нас ее получили.

Что может быть радостнее любви вождя народа? Мы ее имеем. Наш народный комиссар товарищ Каганович много раз рассказывал нам, как ты, товарищ Сталин, заботишься о людях транспорта — о машинисте и кондукторе, о стрелочнике и диспетчере, о наших командирах, как ты заботишься о техническом вооружении железных дорог. Это воодушевляет нас в нашей борьбе, поднимает на новые подвиги, заставляет нашу волю и делает нас неустранимыми в достижении цели.

Да, мы теперь счастливы, потому что окружены заботой народа. Но самое высокое счастье в том, что мы живем и боремся в эпоху Сталина, что ты, Иосиф Виссарионович, ведешь лозунгом революция вперед и вперед к мировому коммунизму. Сегодня, а радостный для нас день, мы, стахановцы-кризисовосемью, вместе с нами, мы уверены, и все бойцы транспорта нашей великой железнодорожной державы, заявив тебе, дорожному Иосифу Виссарионовичу, нашему первому машинисту лозунга революции:

— Первые успехи не вскружат нам голову. Наш народ товарищ Каганович каждому учит нас самоотверженности по-сталински. Нам нужна самоотверженность. Мы знаем, что вперед еще много трудностей, что враг еще не добит окончательно и еще будет пытаться напасть на нас. Мы знаем и понимаем, что нам нужно много сделать, чтобы грузить каждый день не менее 80 тысяч вагонов, чтобы решительно покончить с авариями и крушениями, чтобы победить зимнюю стихию, чтобы во всю ширь развернуть стахановско-кризисовосемью движение.

Дорогой Иосиф Виссарионович, прими от нас великое спасибо за твою победную руководство. Каким же тебе, товарищ Сталин, что наш железнодорожный лозунг, управляемый твоим первым соратником товарищем Кагановичем, пойдет со сталинской форсировкой, со сталинской скоростью, по сталинским графикам вперед, к полной победе!

Стахановцы-кризисовосемью, железнодорожники-кризисовосемью транспорта: Кривонос П. Ф., Огань А. С., Овальянов А. Я., Кошуров М. И., Неудачкин А. С., Еленов А. И., Бародунин К. А., Заноров М. Т., Давыдов И. С., Вовкушинский М. И., Таропов А. В., Иванов М. И., Степанов Ф. Ф., Пузанов А. И., Федоров И. А., Спиридонов А. В., Иванов Б. С., Миколан Н. И., Егоров М. М., Богданов В. Д., Оболонный В. И., Гринь Е. В.

## О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ СЕВЕРНОГО КОМБАЙНА т. т. АНГЕЛТА Ю. Я. и ГРИГОРЬЕВА М. И. ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОЮЗА ССР

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет: удостоверить хозяйство Ленинградского Облизполкома и наградить Орденом Трудового Красного Знамени изобретателей северного комбайна т. т. Ангелта Ю. Я. и Григорьева М. И.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР

М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР

И. АКУЛОВ.

Москва, Кремль, 9-го декабря 1935 г.



## ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ НАРКОМПИЩЕПРОМ ГОДОВОГО ПЛАНА

К 1-му декабря 1935 г. промышленность Наркомпищепрома СССР досрочно выполнила утвержденный Правительством годовую план производства 1935 г. на 102,4%.

За 11 месяцев выработано продукции в неизменных ценах 1926—27 г. на 5.243,9 миллионов рублей при плане на весь 1935 год в 5.121,2 млн. рублей.

Прирост продукции за 11 месяцев 1935 г. по сравнению с тем же периодом 1934 г. составляет 24,7%, а за исключением потерь (выработка которой сократилась по сравнению с прошлым годом) прирост составляет 27,7%.

Из важнейших продуктов по сравнению с соответствующим периодом прошлого года выработано больше:

масса	79,4 тыс. тонн
колбасы и мясопродуктов	52,3 »
рыбы и рыбопродуктов	164 »
сахарного песка	349,6 »
сахара-рафинада	224,7 »
масла растительного	52 »
масла животного	11,2 »
молока и молочных продуктов	37 »
кондитерских товаров	48,4 »
консервов	186,4 млн. банок
крахмало-продуктов	23,2 тыс. тонн
пшени	2085 тыс. декалитров
пшеницы	6 млн. банок
макарон	822 тыс. штук
олений	6,9 тыс. тонн

Испиточного вина (водки) за этот период выпущено меньше на 947 тыс. декалитров.

## С ПОБЕДОЙ, ТОВАРИЩИ ПИЦЕВИКИ!

Пищевая промышленность досрочно выполнила годовую план. Каждый день приносит восторженные победы. Но и из этого фоне крупнейших успехов социализма победа пищевой промышленности — факт исключительной политической важности.

Пищевая индустрия впервые за последние годы выполняет государственный план. Совсем недавно, в 1932 году промышленность Наркомпищепрома СССР, как известно, годовую план выполнила на 75,9 проц. В следующем, 1933 году программа была реализована на 89,7 проц. И, наконец, в прошлом, 1934 году, когда десять отраслей пищевой индустрии вышли в передовые ряды, даже тогда государственный план был выполнен только на 98,4 проц.

Старая Россия не имела пищевой индустрии, если не считать сахарных, спиртовых заводов, нескольких кондитерских фабрик. Да и эти предприятия, антисанитарные, грязные, с устаревшим оборудованием, были скорее мануфактурными мастерскими.

Большевики создали настоящую пищевую индустрию, вооруженную новейшей техникой. В годы первой и второй пятилеток построены и вступили в ход тысячи пищевых предприятий.

Нельзя, ни в одной отрасли социалистической промышленности не было, пожалуй, так сильно революционные традиции, болевшие машины, привычки работать по-старинке, как среди пицеевиков.

Рутинное, ремесленно-инертное, анти-механическое настроение партии обаяла решительную войну. Передовые кадры рабочих, специалистов и хозяйственников, организованные в пищевую промышленность талантливыми и славными наркомом тов. Миколаном, выдвинули бой с консерваторами и отсталыми силами пицеевиков.

Победа пицеевиков стала возможной потому, что партия, ее Центральный Комитет и лично товарищ Сталин неустанно, неустанно следят и помогают пищевой индустрии, воспитывая там, как и во всей стране, подлинно большевистские кадры ру-

ководителей и специалистов, инициаторов людей, достойных нашего времени.

Хозяйственники и специалисты пищевой индустрии, для которых использование техники для стало главным, путеводным лозунгом всей их работы, встретили такие же волевыми стахановскими движениями так, как это побуждало хозяйственников влиять социализма. Сотни, тысячи революционных пролетариев, лозунгом устаревших норм, лозунгом предрассудков — вот героя большой победы, которую одержала пищевая промышленность Советского Союза. Имена сахарника Литвиненко, мясника Волкова, механика-рыбника Макаренка, табачника Волкова, кондитера Коробкова, бухгалтеров Самойловой, консервщицы Витюковой и Кривоной и остальных пицеевиков, заслуживших высокую награду советского правительства, стали известны всей стране.

В опубликованном вчера постановлении Центрального Исполнительного Комитета СССР двенадцать пицеевиков награждены орденами Ленина и Трудового Красного Знамени.

Это — двенадцать инициаторов стахановского движения в пищевой промышленности. Это — лучшие из лучших! Но они не одиноки. У них уже есть тысячи подражателей, в свою очередь показывающих образцы героизма, доблести.

У пищевой промышленности еще много нерешенных задач. Первая из них — надо производить еще больше самых разнообразных продуктов питания. Ибо мы живем в годы, когда действует лозунг товарища Сталина об удорожании и ускорении производства товаров широкого потребления. Ибо мы работаем в дни, когда семимильными шагами советская страна движется к изобилию, к зажиточной и культурной жизни.

И вторая задача — повысить качество выпускаемых пищевых продуктов.

Советские пицеевики, вожаки массового движения в пищевой промышленности тов. Миколан, вышли в передовые колонны социалистической экономики.

Поздравляем их с одержанной победой! Желаем им успешно справиться со своими новыми задачами!



## В. Я. Чубарь

Горячий привет работникам железнодорожного транспорта, обеспечившим досрочное выполнение годового государственного плана перевозок.

Желаю так же успешно подготовиться к выполнению плана 1936 года, расширяя опыт большевистской работы стахановцев-кривоносцев — передовиков железнодорожного транспорта, добившихся лучших показателей работы, чем в этом году. Своими победными железнодорожными походами выполняли общие народнохозяйственные задачи и вывели в передовые ряды трудящихся нашей великой родины.

TRANSPORT  
БОЛЬШЕ НЕ ПОМЕХА

М. ЧЕРНОВ

Нарком железнодорожного транспорта СССР.

Горячо поздравляю всех борцов железнодорожного транспорта, не-большинство которых за полтора железнодорожных года выполнили годовой план перевозок.

Реальное улучшение работы в этом году сказалось в том, что в последние месяцы года в МПС мы имеем в своем распоряжении, с одной стороны, больше машин, автомобилей, тракторов, с другой — больше вагонов, что дает нам возможность перевозить больше грузов, чем в прошлом году.

Транспорт оказал огромную помощь колхозам, МТС, заводам, фабрикам, обеспечивая их работой на высоком уровне.

Да, транспорт оказал огромную помощь колхозам, МТС, заводам, фабрикам, обеспечивая их работой на высоком уровне.

С. ЛОБОВ

Нарком железных дорог СССР.

Лесная промышленность особенно четко ощутила успехи железнодорожного транспорта. Если в 1934 году за 11 месяцев было перевезено грузов Наркомлеса 1.151.000 вагонов, то за 11 месяцев 1935 года перевезено 1.448.000 вагонов.

Особое следует отметить разгрузку таких пунктов, как Котлас, Архангельск на Северной дороге, Таганрог на Перской дороге. Там на протяжении ряда лет скопилось колоссальное количество лесных материалов, которые лежали мертвым грузом, теряли свои технические свойства, не доходили до потребителей.

Надо сказать, что и Наркомлес в свою очередь принял все меры к тому, чтобы в 1935 г. возможно полнее обслуживать нужды транспорта. Если в 1934 г. железными дорогами было поставлено 17 млн. шпал, то в 1935 г. мы дали транспорту свыше 26 млн. шпал. План по поставкам пиломатериалов для ремонта вагонов (195 тыс. куб. метров) нами выполнен досрочно.

По у лесников есть и претензии к отдельным дорогам, в частности к Томской, которая задерживает отгрузку лесоматериалов.

Мы надеемся, что в 1936 г. на транспорте не будет ни одной оставшейся дороги.

И. ШЛЕЙФЕР

Управляющий «Сталь».

В 1933 и в начале 1934 года заводы объединения «Сталь» испытывали исключительные трудности из-за слабого подвоза материалов железнодорожниками.

Вместе с тем заводы испытывали исключительное напряжение из-за нехватки готовой продукции. В I квартале 1935 года запасы невыработанного металла на заводах объединения «Сталь» достигли 500.000 тонн.

Успехи железнодорожного транспорта, достигнутые им к приходу на транспорт тов. Кагановича, в значительной степени ликвидировали это огромное напряжение, которое испытывала южная металлургия в своей работе. В этом году мы впервые досрочно выполнили план вывоза заводов руды. Запасы руды на заводах «Сталь» составляют 1.755.000 тонн. Впервые металлургия вступает в зиму с запасами в 370.000 тонн известняка. Это обеспечивает бесперебойную работу заводов в зимние месяцы.

Заводы южной металлургии, со своей стороны, стараются помочь транспорту в его борьбе за ускорение оборота вагонов. В ответ на указание нашего наркома тов. Орджоникидзе эти заводы первыми в Союзе приняли на себя обязательство сокращать простой вагонов на 10—15 проц. против установленных ранее норм. Они добросовестно дрались за выполнение этого обязательства и дополнительно освободили ежедневно сотни вагонов для новой перевозки.

И. ЕФУНИ

Управляющий «Советсталь».

Если в этом году нефтяная промышленность добилась значительно лучшего обеспечения горючим транспортом парка в самые напряженные периоды его работы, то в этом отношении заслуга железнодорожного транспорта, который под руководством тов. Л. М. Кагановича уверенно идет в гору.

В нашем распоряжении есть неограниченные ресурсы роста нефтеперевозок за весь истекший период. Однако предупредительные данные говорят о том, что среднесуточный план нефтепродуктов в 1935 году составил 5.300 вагонов, т. е. на 700 вагонов больше прошлого года.



Слева направо: начальник железных дорог, выполнявших годовую план перевозок, т. Билик (Екатерининская ж. д.), Зорин (Юго-Западная ж. д.), Шахматов (Пермская ж. д.) и руководители транспорта: т. Орлов (Восточная ж. д.), Москвитин (Московско-Курская ж. д.), Яковлев (Восточная ж. д.), Неудачин (стрелочники ст. Омск, Омской ж. д.).

## ЗА СТАЛИНСКУЮ ДОРОГУ!

П. БИЛИК

Начальник Екатерининской дороги.

7 декабря Екатерининская дорога выполнила годовую план перевозок. Этот успех железнодорожников магистральной железной дороги и хлеба, не случаен. Его предопределила та исключительная работа транспорта, которую проваляла партия и товарищ Сталин, давние транспорту такого руководителя, как Лазарь Моисеевич Каганович. Этот успех — результат того мастерства, того новаторского стиля большевистских действий, непревзойденного образцового поведения, показавшегося железнодорожникам наглядным примером.

Екатерининская дорога — крупнейшая магистраль советской страны. Состоящий из нескольких рабочих дорог, она занимает одну пятую часть всей грузовой железнодорожной сети. Протянувшись на 1.800 километров, она не только в значительной мере связывает народное хозяйство, но и в смысле перевозок является ее коллективом — такова задача, которую поставила перед железнодорожниками Екатерининской тов. Каганович.

Досрочное выполнение годового плана перевозок свидетельствует о том, что железнодорожники Екатерининской добились первых успехов в выполнении этой задачи. На 8 декабря перевезено 69.750 тысяч тонн груза, на 20 проц. больше, чем в прошлом году. Никогда еще южная металлургия не имела такого запаса руды и других грузов, как на дороге этой линии. Сейчас запас руды составляет 1.800 тысяч тонн. В прошлом году в это время запас руды на заводах был на 600 тысяч тонн меньше. Это дает нам право утверждать, что свои обязательства перед южной металлургией дорога выполнила полностью.

Наряду с подъемом общего уровня работы дороги железнодорожники добились и некоторого улучшения качественных показателей. За последние пять лет в коммерческой скорости на дороге не было ни одного случая, когда бы она была ниже нормы. В I квартале 1935 года техническая скорость составила 26,8 километра против 20,4 километра в IV квартале прошлого года, как видно — прирост на 31,3 проц. Коммерческая скорость в IV квартале прошлого года составляла 13,4 км, а она выросла до 19,3 км в октябре этого года. Значительно лучше начали мы в этом году использовать паровоз. Со 172,4 км в прошлом году среднесуточный пробег паровоза вырос до 224,3 км. в октябре этого года. Рост на 30,5 проц.

Как и следовало ожидать, достижение более высоких технических скоростей встретило на первых порах сопротивление отсталой части машинистов. Это сопротивление подорвалось «предельными» всех видов и мастей. Однако сложить это сопротивление удалось сравнительно быстро. Теперь на дороге уже мало осталось машинистов, не выполняющих установленные повышенные нормы технической скорости. В ноябре на 898 поездов товарных машинистов на дороге 841 выполнял повышенные технические скорости. Десятки лучших машинистов показывают техническую скорость выше 40 километров в час.

Исключительную роль в улучшении работы паровозных бригад сыграла коренная перестройка системы заработной платы, которую провел в этом году тов. Каганович. Первые железнодорожники получили такую, стимулирующую труд каждого работника.

А. КАРЦЕВ

Управляющий «Сталь».

В 1933 и в начале 1934 года заводы объединения «Сталь» испытывали исключительные трудности из-за слабого подвоза материалов железнодорожниками.

Вместе с тем заводы испытывали исключительное напряжение из-за нехватки готовой продукции. В I квартале 1935 года запасы невыработанного металла на заводах объединения «Сталь» достигли 500.000 тонн.

Успехи железнодорожного транспорта, достигнутые им к приходу на транспорт тов. Кагановича, в значительной степени ликвидировали это огромное напряжение, которое испытывала южная металлургия в своей работе. В этом году мы впервые досрочно выполнили план вывоза заводов руды. Запасы руды на заводах «Сталь» составляют 1.755.000 тонн. Впервые металлургия вступает в зиму с запасами в 370.000 тонн известняка. Это обеспечивает бесперебойную работу заводов в зимние месяцы.

Заводы южной металлургии, со своей стороны, стараются помочь транспорту в его борьбе за ускорение оборота вагонов. В ответ на указание нашего наркома тов. Орджоникидзе эти заводы первыми в Союзе приняли на себя обязательство сокращать простой вагонов на 10—15 проц. против установленных ранее норм. Они добросовестно дрались за выполнение этого обязательства и дополнительно освободили ежедневно сотни вагонов для новой перевозки.

И. ЕФУНИ

Управляющий «Советсталь».

Если в этом году нефтяная промышленность добилась значительно лучшего обеспечения горючим транспортом парка в самые напряженные периоды его работы, то в этом отношении заслуга железнодорожного транспорта, который под руководством тов. Л. М. Кагановича уверенно идет в гору.

В нашем распоряжении есть неограниченные ресурсы роста нефтеперевозок за весь истекший период. Однако предупредительные данные говорят о том, что среднесуточный план нефтепродуктов в 1935 году составил 5.300 вагонов, т. е. на 700 вагонов больше прошлого года.

И. ЕФУНИ

Управляющий «Советсталь».

Если в этом году нефтяная промышленность добилась значительно лучшего обеспечения горючим транспортом парка в самые напряженные периоды его работы, то в этом отношении заслуга железнодорожного транспорта, который под руководством тов. Л. М. Кагановича уверенно идет в гору.

В нашем распоряжении есть неограниченные ресурсы роста нефтеперевозок за весь истекший период. Однако предупредительные данные говорят о том, что среднесуточный план нефтепродуктов в 1935 году составил 5.300 вагонов, т. е. на 700 вагонов больше прошлого года.

И. ЕФУНИ

Управляющий «Советсталь».

Если в этом году нефтяная промышленность добилась значительно лучшего обеспечения горючим транспортом парка в самые напряженные периоды его работы, то в этом отношении заслуга железнодорожного транспорта, который под руководством тов. Л. М. Кагановича уверенно идет в гору.

В нашем распоряжении есть неограниченные ресурсы роста нефтеперевозок за весь истекший период. Однако предупредительные данные говорят о том, что среднесуточный план нефтепродуктов в 1935 году составил 5.300 вагонов, т. е. на 700 вагонов больше прошлого года.

И. ЕФУНИ

Управляющий «Советсталь».

Если в этом году нефтяная промышленность добилась значительно лучшего обеспечения горючим транспортом парка в самые напряженные периоды его работы, то в этом отношении заслуга железнодорожного транспорта, который под руководством тов. Л. М. Кагановича уверенно идет в гору.

В нашем распоряжении есть неограниченные ресурсы роста нефтеперевозок за весь истекший период. Однако предупредительные данные говорят о том, что среднесуточный план нефтепродуктов в 1935 году составил 5.300 вагонов, т. е. на 700 вагонов больше прошлого года.

И. ЕФУНИ

Управляющий «Советсталь».

ника систему заработной платы.

Неисправности вагонов были в известной мере устранены в период алейского бича на дороге. Исключительную надежность проявила Лазарь Моисеевич Каганович, организовавший им в течение одного года перевозку всего товарного движения на спешное авторемонтное. Вагонное хозяйство получило чрезвычайно серьезное подкрепление. Если в этом году, то можно прямо сказать, что материально-техническая база вагонного хозяйства дороги в этом году оказалась такой, какой она не имела за последние пять лет.

Развитие железнодорожного движения на дороге, сотни примеров высокопроизводительного труда свидетельствуют о том, что внешний и внутренний облик железнодорожника Екатерининской коренным образом изменился. Не случайно на Екатерининской мы встречаем сталено-красно-оранжевые показатели у рабочих самых разнообразных специальностей. Вслед за машинистом Кривоноговым лучшим машинистом Екатерининской — Омелянов, Григоренко и др. стали быстрее входить поезда. Почти паровозов было подхвачено вагонниками. Плана автоматчиков Андриянова и Котличенко, отремонтировавших по 18—19 раз дугораспределителей в смену, в 7 раз переключивших вагоны, известны сейчас железнодорожникам всей сети. Составитель Божухарь, показавший, как можно при норме в 50 мин. формировать поезд в 10—12 мин., является примером для всех составителей нашей страны. Диспетчер Захаров,

показывающий, что можно в течение одного дня перевести поезд с одного пути на другой, является примером для всех диспетчеров нашей страны.

Однако возможности к росту, показанные нам тов. Кагановичем, далеко еще не реализованы. Мы располагаем еще огромными резервами, при чем они с каждым днем растут, ибо с каждым днем ширится движение Стахановых и Кривоноговых. Сейчас уже 245 машинистов показывают образцы безаварийной кривоноговой езды. Еще недавно составитель Кожухарь был оштрафован. Его рекордные сроки формирования поездов вызвали недовольство и улыбки. Сейчас мы имеем на дороге уже 82 составителей, далеко оставивших за собой существующие нормы формирования поездов.

Помимо новых замечательных людей, Екатерининская дорога сейчас располагает новыми, более совершенными техническими средствами. С помощью тов. Кагановича дорога закончила строительство и ввела в эксплуатацию такие крупные сооружения, как новая железнодорожная линия Постышево — Павлоград, электрификация участка За-

казе вместе с этими двумя людьми, со всем руководством партии и правительства, вместе с тремя тысячами лучших советских людей.

Кремлевский дворец сиял. В огромном зале, наполненном первоклассными мастерами социалистической практики, — премиями, орденами, медалими, — первые места были отданы Стаханову и Бусыгиной, Кривоногову и Сметыну, Виноградовой Дусе и Виноградовой Марусе. Пятнадцатого ноября на трибуну всесоюзного совещания Стаханов вышел народный комиссар путей сообщения. Он тоже говорил о величайших успехах наших мастеров, он с гордой радостью указывал на кривоноговцев, как на стахановцев транспорта. Но вот он поднял руку:

— Некоторые молодые машинисты раскисливают, что они встречают сопротивление от части старых машинистов, но мы видим, что сталено-красно-оранжевое движение уже захватывает и стариков-машинистов. Наряду с Кривоноговым, машинистом молодых, способным, вышедшим из рабочей семьи (ему от роду всего 25 лет), здесь присутствует старейший машинист Азово-Черноморской дороги товарищ Яковлев, которому уже полшестидесяти лет и который одним из первых показал образцы высокой технической скорости и передовой езды на паровозе.

Три тысячи человек поднялись со своих мест. Весь зал стахановцев, вместе с руководством партии и правительства, стоя, рукоплескал старому Францу.

Двадцатого ноября орденосен Яковлевский ушел из Москвы к себе, в родное село. Вечером накануне отъезда и спросил его:

— А все-таки, Франц Федосенч, — ну так, по душам, — не устаешь ли? Отдыхать заслужил, да еще как!

Он посмотрел мне в глаза с добродушной улыбкой, качая головой, и ответил:

— Только с паровоза — не хочу. Столько лет ездил, по тридцать шесть часов приходилось без смены быть, сколько от одной обводной нефти вытерпел, — а теперь худеть? Теперь, знаете, без смены уже не езжу, только с нимом да с подомощником, как все равно на прогулку, и вообще...

А через три месяца он сидел в одном из вагонов, идущих в Москву.

В жизни железнодорожника выносливость

всегда тревожила: идеалы этого мира — непрерывность, порядок, чистота. Но если внезапно наступит в душе праздник, если он длится неделями и месяцами, все нарастает, — какое старое сердце не пожелает, даже если это — сердце машиниста, простоявшего на паровозе тридцать шесть лет!

Франц Федосенч Яковлевский был теперь, пожалуй, действительно стар.

Кончался шестой десяток годов — возраст немалый и для тихих, спокойных профессий, но в возрасте теперь не хотелось и думать!

Еще в феврале 1935 года железные дороги грузили в среднем 56 тысяч вагонов в сутки: четыре месяца спустя они грузили в сутки 73 тысячи вагонов, и в каждой декаде нагрузка продолжала расти. То, что на год объявлялся убойней, становилось фактом за неделю.

Лучший ударник своего дела, еще раньше первый подполковник по социалистическому соревнованию всех своих товарищей стариков, он и сейчас, незаметно для себя самого, оказался по плечу нового движения. Он начал с простого: привел в технически образцовое состояние паровозные дышла, отшлифовал инструмент. Он знал, с чего начинать! И вот уже ежемечесно его паровоз выполнял свой пробег на 130—150 процентов; а то же время он неизменно давал экономично топливо, всегда блестя чистотой, свежей краской, прекрасно отшлифованной арматурой.

Когда Францу Федосенчу объявили о вышедшей благодарности родины — о награждении орденом Ленина, он был очень занят.

— Это разве и одна награда? Это же дело, ведь наш участок награжден...

...Такая радость бывает у человека только один раз в жизни... — написал он в те дни в письме к жене — тоже награжденной — товарищам по Азово-Черноморской дороге.

Письмо было адресовано Сталину и Кагановичу. Старый машинист, еще в пятидесят три года ставший кандидатом Всесоюзной коммунистической партии, нашедший, наконец, двух друзей, открывших транспорту путь к настоящим победам — к высоким скоростям движения, к единому графику, к безаварийности.

А через три месяца он сидел в одном из вагонов, идущих в Москву.

В жизни железнодорожника выносливость

всегда тревожила: идеалы этого мира — непрерывность, порядок, чистота. Но если внезапно наступит в душе праздник, если он длится неделями и месяцами, все нарастает, — какое старое сердце не пожелает, даже если это — сердце машиниста, простоявшего на паровозе тридцать шесть лет!

Франц Федосенч Яковлевский был теперь, пожалуй, действительно стар.

Кончался шестой десяток годов — возраст немалый и для тихих, спокойных профессий, но в возрасте теперь не хотелось и думать!

Еще в феврале 1935 года железные дороги грузили в среднем 56 тысяч вагонов в сутки: четыре месяца спустя они грузили в сутки 73 тысячи вагонов, и в каждой декаде нагрузка продолжала расти. То, что на год объявлялся убойней, становилось фактом за неделю.

Лучший ударник своего дела, еще раньше первый подполковник по социалистическому соревнованию всех своих товарищей стариков, он и сейчас, незаметно для себя самого, оказался по плечу нового движения. Он начал с простого: привел в технически образцовое состояние паровозные дышла, отшлифовал инструмент. Он знал, с чего начинать! И вот уже ежемечесно его паровоз выполнял свой пробег на 130—150 процентов; а то же время он неизменно давал экономично топливо, всегда блестя чистотой, свежей краской, прекрасно отшлифованной арматурой.

Когда Францу Федосенчу объявили о вышедшей благодарности родины — о награждении орденом Ленина, он был очень занят.

— Это разве и одна награда? Это же дело, ведь наш участок награжден...

...Такая радость бывает у человека только один раз в жизни... — написал он в те дни в письме к жене — тоже награжденной — товарищам по Азово-Черноморской дороге.

Письмо было адресовано Сталину и Кагановичу. Старый машинист, еще в пятидесят три года ставший кандидатом Всесоюзной коммунистической партии, нашедший, наконец, двух друзей, открывших транспорту путь к настоящим победам — к высоким скоростям движения, к единому графику, к безаварийности.

А через три месяца он сидел в одном из вагонов, идущих в Москву.

В жизни железнодорожника выносливость

всегда тревожила: идеалы этого мира — непрерывность, порядок, чистота. Но если внезапно наступит в душе праздник, если он длится неделями и месяцами, все нарастает, — какое старое сердце не пожелает, даже если это — сердце машиниста, простоявшего на паровозе тридцать шесть лет!

Франц Федосенч Яковлевский был теперь, пожалуй, действительно стар.

Кончался шестой десяток годов — возраст немалый и для тихих, спокойных профессий, но в возрасте теперь не хотелось и думать!

Еще в феврале 1935 года железные дороги грузили в среднем 56 тысяч вагонов в сутки: четыре месяца спустя они грузили в сутки 73 тысячи вагонов, и в каждой декаде нагрузка продолжала расти. То, что на год объявлялся убойней, становилось фактом за неделю.

Лучший ударник своего дела, еще раньше первый подполковник по социалистическому соревнованию всех своих товарищей стариков, он и сейчас, незаметно для себя самого, оказался по плечу нового движения. Он начал с простого: привел в технически образцовое состояние паровозные дышла, отшлифовал инструмент. Он знал, с чего начинать! И вот уже ежемечесно его паровоз выполнял свой пробег на 130—150 процентов; а то же время он неизменно давал экономично топливо, всегда блестя чистотой, свежей краской, прекрасно отшлифованной арматурой.

Когда Францу Федосенчу объявили о вышедшей благодарности родины — о награждении орденом Ленина, он был очень занят.

— Это разве и одна награда? Это же дело, ведь наш участок награжден...

...Такая радость бывает у человека только один раз в жизни... — написал он в те дни в письме к жене — тоже награжденной — товарищам по Азово-Черноморской дороге.

показывающий, что можно в течение одного дня перевести поезд с одного пути на другой, является примером для всех диспетчеров нашей страны.

Однако возможности к росту, показанные нам тов. Кагановичем, далеко еще не реализованы. Мы располагаем еще огромными резервами, при чем они с каждым днем растут, ибо с каждым днем ширится движение Стахановых и Кривоноговых. Сейчас уже 245 машинистов показывают образцы безаварийной кривоноговой езды. Еще недавно составитель Кожухарь был оштрафован. Его рекордные сроки формирования поездов вызвали недовольство и улыбки. Сейчас мы имеем на дороге уже 82 составителей, далеко оставивших за собой существующие нормы формирования поездов.

Помимо новых замечательных людей, Екатерининская дорога сейчас располагает новыми, более совершенными техническими средствами. С помощью тов. Кагановича дорога закончила строительство и ввела в эксплуатацию такие крупные сооружения, как новая железнодорожная линия Постышево — Павлоград, электрификация участка За-

казе вместе с этими двумя людьми, со всем руководством партии и правительства, вместе с тремя тысячами лучших советских людей.

Кремлевский дворец сиял. В огромном зале, наполненном первоклассными мастерами социалистической практики, — премиями, орденами, медалими, — первые места были отданы Стаханову и Бусыгиной, Кривоногову и Сметыну, Виноградовой Дусе и Виноградовой Марусе. Пятнадцатого ноября на трибуну всесоюзного совещания Стаханов вышел народный комиссар путей сообщения. Он тоже говорил о величайших успехах наших мастеров, он с гордой радостью указывал на кривоноговцев, как на стахановцев транспорта. Но вот он поднял руку:

— Некоторые молодые машинисты раскисливают, что они встречают сопротивление от части старых машинистов, но мы видим, что сталено-красно-оранжевое движение уже захватывает и стариков-машинистов. Наряду с Кривоноговым, машинистом молодых, способным, вышедшим из рабочей семьи (ему от роду всего 25 лет), здесь присутствует старейший машинист Азово-Черноморской дороги товарищ Яковлев, которому уже полшестидесяти лет и который одним из первых показал образцы высокой технической скорости и передовой езды на паровозе.

Три тысячи человек поднялись со своих мест. Весь зал стахановцев, вместе с руководством партии и правительства, стоя, рукоплескал старому Францу.

Двадцатого ноября орденосен Яковлевский ушел из Москвы к себе, в родное село. Вечером накануне отъезда и спросил его:

— А все-таки, Франц Федосенч, — ну так, по душам, — не устаешь ли? Отдыхать заслужил, да еще как!

Он посмотрел мне в глаза с добродушной улыбкой, качая головой, и ответил:

— Только с паровоза — не хочу. Столько лет ездил, по тридцать шесть часов приходилось без смены быть, сколько от одной обводной нефти вытерпел, — а теперь худеть? Теперь, знаете, без смены уже не езжу, только с нимом да с подомощником, как все равно на прогулку, и вообще...

А через три месяца он сидел в одном из вагонов, идущих в Москву.

В жизни железнодорожника выносливость

всегда тревожила: идеалы этого мира — непрерывность, порядок, чистота. Но если внезапно наступит в душе праздник, если он длится неделями и месяцами, все нарастает, — какое старое сердце не пожелает, даже если это — сердце машиниста, простоявшего на паровозе тридцать шесть лет!

Франц Федосенч Яковлевский был теперь, пожалуй, действительно стар.

Кончался шестой десяток годов — возраст немалый и для тихих, спокойных профессий, но в возрасте теперь не хотелось и думать!

Еще в феврале 1935 года железные дороги грузили в среднем 56 тысяч вагонов в сутки: четыре месяца спустя они грузили в сутки 73 тысячи вагонов, и в каждой декаде нагрузка продолжала расти. То, что на год объявлялся убойней, становилось фактом за неделю.

Лучший ударник своего дела, еще раньше первый подполковник по социалистическому соревнованию всех своих товарищей стариков, он и сейчас, незаметно для себя самого, оказался по плечу нового движения. Он начал с простого: привел в технически образцовое состояние паровозные дышла, отшлифовал инструмент. Он знал, с чего начинать! И вот уже ежемечесно его паровоз выполнял свой пробег на 130—150 процентов; а то же время он неизменно давал экономично топливо, всегда блестя чистотой, свежей краской, прекрасно отшлифованной арматурой.

Когда Францу Федосенчу объявили о вышедшей благодарности родины — о награждении орденом Ленина, он был очень занят.

— Это разве и одна награда? Это же дело, ведь наш участок награжден...

...Такая радость бывает у человека только один раз в жизни... — написал он в те дни в письме к жене — тоже награжденной — товарищам по Азово-Черноморской дороге.

Письмо было адресовано Сталину и Кагановичу. Старый машинист, еще в пятидесят три года ставший кандидатом Всесоюзной коммунистической партии, нашедший, наконец, двух друзей, открывших транспорту путь к настоящим победам — к высоким скоростям движения, к единому графику, к безаварийности.

А через три месяца он сидел в одном из вагонов, идущих в Москву.

В жизни железнодорожника выносливость

всегда тревожила: идеалы этого мира — непрерывность, порядок, чистота. Но если внезапно наступит в душе праздник, если он длится неделями и месяцами, все нарастает, — какое старое сердце не пожелает, даже если это — сердце машиниста, простоявшего на паровозе тридцать шесть лет!

Франц Федосенч Яковлевский был теперь, пожалуй, действительно стар.

Кончался шестой десяток годов — возраст немалый и для тихих, спокойных профессий, но в возрасте теперь не хотелось и думать!

Еще в феврале 1935 года железные дороги грузили в среднем 56 тысяч вагонов в сутки: четыре месяца спустя они грузили в сутки 73 тысячи вагонов, и в каждой декаде нагрузка продолжала расти. То, что на год объявлялся убойней, становилось фактом за неделю.

Лучший ударник своего дела, еще раньше первый подполковник по социалистическому соревнованию всех своих товарищей стариков, он и сейчас, незаметно для себя самого, оказался по плечу нового движения. Он начал с простого: привел в технически образцовое состояние паровозные дышла, отшлифовал инструмент. Он знал, с чего начинать! И вот уже ежемечесно его паровоз выполнял свой пробег на 130—150 процентов; а то же время он неизменно давал







## ПАРТИЙНЫЙ АКТИВ ТОРЖКА

(От специального корреспондента «Правды»)

От Калинин до Торжка 60 км грунтового ухабистого шоссе. На перепутье, в густой лесной заросли укрылся роскошный дворец Лубасова, бывшего московского генерал-губернатора, свирепого царского сатрапа, знаменитого «усмирителя» революции 1905 года. Дворец этот, основательно потрепанный крестьянами в революцию 1917 г., недавно реставрирован и превращен в Дом отдыха и учбы партийного актива. Мы заехали в этот дом.

Поразившись с дороги, обгоревшей, пожелтевшей, секретарь райкома, обычно молчаливый и грустный, разговорился. В голосе его слышалось лирическое нотки. Секретарь рассказал нам свою жизнь, и мы узнали, что жизнь секретаря — тяжелая, что он, Булкин, спит лишь четыре часа в сутки, ничего не читает, о семье не думает.

Мы узнали, что Булкин женился шесть лет назад на малограмотной девушке, официантке из парикмахерской столовой. Он был для нее полновесным другом, и они говорили на разных языках. Прошло шесть лет. Она окончила Энергетический институт и стала инженером, он же не сделал почти никаких шагов в культурном росте. И они опять говорят на разных языках...

Новоторжский район, где работает Булкин, — один из крупнейших районов Калининской области. В Торжке имеется кооперативная промышленность (обувная, кожаная, кузнечная), есть учебная заводская (Лыжная школа и др.), — городок насчитывает 25.000 рабочих и студентского населения. Основная сельскохозяйственная культура Новоторжского района, как и почти всей Калининской области, — лен. В этом году район засеял 12.000 га льна и сдал государству 1.500 тонн волокна.

Городской партийный актив состоит примерно из 100 человек — руководители районных учреждений, секретари парткомов, партгоры. Но каждый из этих активистов существует сам по себе: слаженный, компактный, объединенный в одно целое организационный актив нет, как нет и настоящей работы с активом. Собрания актива созываются редко, чаще всего лишь для инструктирования: как провести ту или иную кампанию. Нет пока в городе партийного клуба или дома партия, хотя городская организация насчитывает 640 человек.

Виде менее отдаленное положение в деревне. Коммунистов здесь 190 человек, и лишь половина из них объединена в партийные организации, остальные — одиночки, в полном смысле слова одиночки, оторванные от партийной жизни, от коллектива. Лишь только в последние дни райком, наконец, достигая до этих людей: сейчас одиночки группируются в местные объединения, прикрепляются к партийным организациям.

Обком партии не помогает Торжку людям. Наоборот. Стоит лишь мало-мальски подрасти работнику в Торжке, как он немедленно переезжает в другой район.

Культурно-политическая отсталость партийного актива — явление распространенное. А в наши времена руководители с малыми теоретическими багажами — не руководители, Калининский обком это учитывает и начинает сейчас серьезную работу с активом.

Стоит, кстати, рассказать о летнем эксперименте обкома, который наделал много шума в Калинин. В июле, в самый разгар подготовки к уборочной, обком вдруг собрал в Доме партийного актива всех первых секретарей райкомов. Зачем? Учиться! Секретари райкомов, что уборочная обязательно сорвется. Будут же, когда узнают, что его вызвали «по пустякам», попросту удрать и был возвращен в принудительном порядке. Учили секретарей 12 дней. Но признанию самих учащихся, курсы им дали много. А как же уборочная? Нисколько, оказывается, не пострадала. Хаос области сдала во-время, а лен — раньше других.

В ближайшем будущем подобное, но более расширенное курсы пройдут вторые секретари райкомов, председатели райисполкомов, редакторы районных газет, секретари парткомов.

Нет возможности перечислить все, что намечается для повышения культурно-политического уровня актива. Здесь и посещение общеобразовательных лекций, театров, концертов, поездки в Москву и т. д. Стоит лишь рассказать подробнее об одном интересном мероприятии, задуманном в Калинин. Речь идет о рефератах, которые вызывают в активе больше всего чтения для партийного актива руководящие областные работники.

Заведующий обладром тов. Сегал, загруженный повседневными делами, мало следит за течением научной медицинской мысли. И именно поэтому ему поручают реферат: «Проблемы современной медицины». Доктору придется, разумеется, поработать, чтобы прочесть такой реферат. Реферат таких размеров 29. Тут и аллопатрия (читает председатель областного обкома тов. Иванов), и учение Ленина — Сталина о партийном строительстве, и левизм, и творчество Гейне, Утманна, Байзана.

Словом, начало хорошее. Но это только начало. Впереди громадная работа по повышению уровня не только городского, но и низового — заводского, колхозного.

И. ДУБРОВСКИЙ.

## ТЕЛЕГРАММА ТТ. ОГАРКОВА И ЦЫКАРЕВА

КРЕМЛЬ — товарищам СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ

Мы, трактористы Енисейского механизированного лесопункта Северного края, Огарков и Цыкарев, возмущенные Валентином выступлением на совещании стахановцев, в первую неделю сложили установочные порчи — всего 30 кубометров — на неделю горючего 191 килограмм. Не останавливаясь на достигнутом успехе, даем обещание работать по стахановски и использовать технику до дна.

ОГАРКОВ, ЦЫКАРЕВ.



Новая гостиница Сочи — Магистр.  
Фото А. Кавачинского.

## ФОТОСЕРИЯ «МОСКВА»

Главное управление кино-фотопромышленности предпринимает издание большой серии высокохудожественных фотографий о Москве. К работе привлекаются лучшие мастера советского фотоискусства.

Все с/х Москвы и ее окрестностей (вымы, строительство, реконструкция) должны быть показаны в каждый срок. Для потных с/х мобилизуется специальная осветительная аппаратура.

За лучшие фотографии установлено пять премий: одна — в 3.000 руб., две — по 1.500 руб. и две — по 1.000 руб. Для проведения конкурса создано жюри под председательством тов. Шумицкого.

## «СТИХИ И ПЕСНИ О СТАЛИНЕ»

В библиотеке «Огонек» вышел сборник «Стихи и песни народов Востока о Сталине». Сборник составлен А. Чуйковским. В сборник входят стихи известного таджикского поэта Якути, джиганского народного поэта Сулеймана Стальского, казахского народного поэта Баки Вайатова, грузинских поэтов Мицхишвили, Являва и Гандришвили, известного армянского поэта Чаренца, народного певца Казахстана Майкбета, казахского поэта С. Муканова, татарского поэта Ф. Буриша, колхозника Каракалпакской АССР Ахм. Бергена, автора целого ряда распеваемых в колхозах песен, песни таджиков-колхозников и горных порцев.

## ПЕРВЫЙ ФИЛЬМ К СТОЛЕТИЮ СМЕРТИ ПУШКИНА

Орденской фабрика «Ленинфильм» приняла сценарий, посвященный столетию со дня смерти А. С. Пушкина. Условием является сценарий — «Путешествие в Арзрум», авторы его — М. Ю. Бейман и И. С. Зильберштейн.

Основное действие сценария развивается на Кавказе. Пушкин показан в кругу его близких друзей-декабристов: Вульфов, Семичева, Волковского, Захара Чернышова и Раевского, сосланных царем Николаем I в «степную Сибирь» (как называли декабристов тогдашний Кавказ).

Сценарий «Путешествие в Арзрум» будет печататься в журнале «Звезда».

Огромная панорама советского строительства наглядно отображает стальную заботу о людях. Поставить на должную высоту «производство человеческого здоровья»: вооружить курорт хорошими, культурными санаториями и ванными зданиями, дать свет, построить порт, хорошие дороги, водопровод, канализацию, театр, оздоровить и оживить территорию, организовать высококачественную медицинскую помощь — такая директива партии и тактикой компетентные указания товарища Сталина, касающиеся Сочи.

Широкий план развития курортного курорта не случаен. Сочи — чудесный уголок нашей родины. Солнце, лазурное море, богатая субтропическая растительность, замечательный по своему целебному действию магистральский железнодорожный источник — все это делает Сочи одним из лучших курортов нашей страны.

Уже вывешенные планы санаторно-курортной работы достояны для того, чтобы развить на территории Сочи — Магистр санатории примерно на 25 тыс. человек. Кроме того, для больных, нуждающихся в климатическом лечении, могут быть построены многие десятки санаториев в горах и на всем побережье от Туапсе до Абхазии. Здесь каждый уголок земли, согретый солнцем, насыщенный морским воздухом, как бы создан природой для восстановления здоровья трудящихся.

Реконструкция Сочи началась в 1934 г. По разработанной генеральной схеме планировки этого курорта предусматривается строительство образцовых автомобильных и пешеходных дорог, организация хорошего водоснабжения и канализации, постройка гостиниц, теннисных аэродромов, театров, полное благоустройство города, реконструкция сельского хозяйства применительно к нуждам курорта, строительство многочисленных подсобных предприятий и т. д.

Проведенные за два года работы преобразили лицо курорта. Сооружена единственная в Сочи по своей красоте и удобствам дорога Сочи — Магистр. Это зеркально-гладкое шоссе превращено в грандиозный, живописный бульвар. Вдоль дороги с обеих сторон посажены субтропическая зелень, разбиты газоны, устроены клубы. Дорога имеет раньше 126 головоломных поворо-

## СССР ЗАЙМЕТ ПЕРВОЕ МЕСТО В МИРЕ ПО ДОБЫЧЕ ЗОЛОТА

Всего несколько лет назад советская золотая промышленность находилась на седьмом месте в мире, сейчас она — на втором. Но и это не удовлетворяет стахановцев золотой промышленности. На состоявшемся недавно в Свердловске областном съезде стахановцев они выдвинули лозунг: превратить советскую золотую промышленность в самую передовую и самую мощную в мире.

Многие массовые движения, разгоревшиеся в золотой промышленности, облеклись уже в конкретные формы. Стахановцы золотой промышленности обильно похвалили Сергея Орджоникидзе за первое место в мире по добыче.

В беседе по поводу этого с сотрудниками «Правды» начальник Главзолота тов. Семеновский сообщил.

Превращение СССР в первую в мире страну по количеству добываемого золота — цель, которой советская золотая промышленность решила добиться в течение ближайших нескольких лет. Эту задачу выдвинул перед нами со свойственной ему гениальностью товарищ Сталин — вдохновитель развития нашей золотой промышленности. 25 декабря 1933 года в беседе с американским журналистом В. Дорантом товарищ Сталин заявил, что СССР может упрочить добычу золота.

За истекшие два года половина намеченной цели мы уже прошли: добыча золота выросла. Авторитетный американский геологический справочник («The Mineral Industry» New York, 1935) составил недавно интересное табуля, из которой видно, что на долю Америки с ее колониями приходится 10 единиц мировой продукции золота, на долю СССР — 5½ единицы, на долю США — 3 единицы, Канады — 2½ единицы, Мексики — 1 единица и т. д. Таким образом, для того, чтобы выйти на первое место в мире, нам нужно удвоить добычу золота.

Для этого есть все возможности. Ни одна страна в мире не располагает такими громадными запасами золота, как мы. Ни одна страна в мире не имеет таких кадров, какие имеют мы. Мы с успехом овладели техникой золотодобычи. Мы учились этому у Америки и уже кое в чем переросли наших учителей.

Но, как говорят одни из лучших наших инженеров П. П. Евангунов, уровня техники самой передовой в мире — английской золотой промышленности мы еще не достигли. Их методы золотодобычи заслуживают самого глубокого изучения. Нам не-

чего стыдиться признать это. Наоборот: можно гордиться тем, что золотая промышленность СССР достигла уже такого высокого уровня, когда только в одной стране во всем мире она и может перенять нечто новое для себя.

Наш народ тяжелой промышленностью тов. Орджоникидзе за последнее время уже два раза заслуживал мои искренние поздравления и пожелания золотой промышленности, о стахановском движении и о возможности ее дальнейшего развития. Простите, все материалы и запасы золота в недрах, о кадрах, о местных условиях транспорта и т. д., тов. Серго в упор поставил вопрос о технике, а в связи с этим и вопрос о нашей поездке в Юго-Восточную Африку для ознакомления с постановкой золотодобычи в Трансваале. Я рассчитываю, что это будет поездка взаимного обмена опытом, так как, без сомнения, английские специалисты золотой промышленности есть чему поучиться и у нас, обогативших Америку и основываясь на совершенно оригинальных и нигде не применяемых методах золотодобычи.

В ближайшее время тов. Орджоникидзе намерено начать экспедицию в ряд крупнейших новых золотых месторождений. Это — Белая гора и Каровский прииск на Дальнем Востоке, Ключи в Восточной Сибири, Лебединский рудник в Якутии, Березовские рудники на Урале, рудники «Коммунар» в Западной Сибири, несколько новых месторождений золота в Казахстане, как-то: Майкоп, Дулабобет и т. д. Масштабы строительства огромны. Для всех будущих рудников понадобятся оборудование, и притом самое передовое, самое современное. Намным заводам много придется поработать.

Выехать в экспедицию приблизительно через месяц. Со мной поедут специалисты по оборудованию рудников и фабрик, чтобы на месте высчитать у конкурентов, что нужно для того, чтобы занять первое место в мире. Лучше всего начать с Лондона и ознакомления с фирмами, производящими оборудование для золотой промышленности. Из Лондона отправится в центр золотопромышленности района Юго-Восточной Африки — Йоханнесбург.

Вся поездка займет, по моему, 3 или 4 месяца. Вооружившись самой передовой в мире техникой, имея лучшие в мире социалистические стахановские кадры, мы на базе наших немалых запасов золота сможем выполнить задание гениального учителя товарища Сталина — упрочить добычу золота в сравнении с 1933 годом и тем самым занять первое место в мире по добыче валютных ценностей.

Задания партии и правительства по цитрусам будут выполнены.

Принятое 5 ноября 1935 года во исполнение товарища Сталина решение ЦК ВКП(б) и СНК СССР о расширении плантации цитрусовых насаждений на Черноморском побережье Грузии к 1940 г. до 20.000 гектаров против существующих 3.280 га ставит перед большевиками Грузии и Закавказью огромную задачу — поднять на столь труднейшем Советской страны миллионы цитрусовых цитрусовых плодов — мандарины, лимоны и апельсины.

Задания партии и правительства по цитрусам будут выполнены.

Секретарь ЦК ВКП(б) и ЦК КП(б) Грузии И. БЕРИЯ.

9 декабря 1935 г.

## План заготовок мандарин выполнен досрочно

ЦК ВКП(б) — товарищу СТАЛИНУ  
СНК СССР — товарищу МОЛОТОВУ

Выполняя указания ЦК ВКП(б) и лично товарища Сталина в доведении в 1937 году урожая и заготовок мандаринов до полноты, цитрусовые насаждения на Черноморском побережье Грузии в текущем году собрали и сдали государству до 8 декабря 160 миллионов штук мандаринов или 106,6 проц. плана, против 50 млн. штук в 1934 году.

Соборили в с/х:  
Аджаристан . . . 126,0 млн. штук.  
Махарадзевский район . . . 17,5 млн. штук.  
Абхазия . . . 11,0 млн. штук.  
Другие районы . . . 5,5 млн. штук.

Заготовка мандаринов продолжается. План будет значительно перевыполнен: Аджаристан в ближайшее время даст еще не менее 15 миллионов штук мандаринов.

Принятое 5 ноября 1935 года во исполнение товарища Сталина решение ЦК ВКП(б) и СНК СССР о расширении плантации цитрусовых насаждений на Черноморском побережье Грузии к 1940 г. до 20.000 гектаров против существующих 3.280 га ставит перед большевиками Грузии и Закавказью огромную задачу — поднять на столь труднейшем Советской страны миллионы цитрусовых цитрусовых плодов — мандарины, лимоны и апельсины.

Задания партии и правительства по цитрусам будут выполнены.

Секретарь ЦК ВКП(б) и ЦК КП(б) Грузии И. БЕРИЯ.

9 декабря 1935 г.

## РЕКОНСТРУКЦИЯ СОЧИ

А. МЕТЕЛЕВ

УПОЛНОМОЧЕННЫМ ЦК СССР ПО СОЦИНКОМУ КУРОРТУ

Ванном у реки участка, будет разбит парк. Эти работы, помимо того, что благоустроят курорт, повлияют и на сокращение мандариновых насаждений.

Построена мощная овражная, которая даст свыше 1 миллиона цветов в год. Цветами будет обеспечен не только курорт. Социальные розы и орхидеи, доставляемые самолетами, будут продаваться на улицах Магистры.

Построены пристани в Сочи, Магистре, Сухуме. По всему сочинскому побережью сооружены навальные для приезда морских трамваев и курортных теплоходов.

Такой далеко не полный перечень основных работ, включенных в план реконструкции Сочи и уже завершающихся. В разгаре строится — величественный театр. Заключается строительство большого холодильника, хлебопекарни и первой очереди городской больницы.

За истекшие два года курорт обогатился крупнейшими образцовыми санаториями, морской фонд с 6 тыс. в 1933 г. увеличился до 11 тыс. в 1936 г.

Реконструкция Сочи в дальнейшем будет осуществляться с еще большим размахом, чем раньше. В 1934 и 1935 гг. объем капитального строительства на курорте равнялся 85 млн. руб. в год. В 1936 г. на это дело ассигнуется свыше 100 млн. руб.

В наступающем году широко будет развернуто строительство Сочинского порта. Он будет оборудован в устье реки Соч. и рассчитан на заход крупнейших пассажирских судов. Начнется строительство новой гидроэлектростанции на реке Соч. мощностью в 5 тыс. киловатт и строительство ванн для купания в Старой Магистре и в Апсучском ущелье.

Далеко и не освоенное сейчас Агурское ущелье превратится в новый, культурный и рекреационный центр. Там пройдет образцовое шоссе, будут сооружены водопровод, канализация и холостой для отвода в море сероводородной воды, проведено электрическое освещение и т. д.

110 до 40 метров. Особое внимание уделяется подводу воды к новой городской улице. Такая же работа проводится на реке Магистре. Там, на ответном урочище, будет разбит парк.

Эти работы, помимо того, что благоустроят курорт, повлияют и на сокращение мандариновых насаждений.

Построена мощная овражная, которая даст свыше 1 миллиона цветов в год. Цветами будет обеспечен не только курорт. Социальные розы и орхидеи, доставляемые самолетами, будут продаваться на улицах Магистры.

Построены пристани в Сочи, Магистре, Сухуме. По всему сочинскому побережью сооружены навальные для приезда морских трамваев и курортных теплоходов.

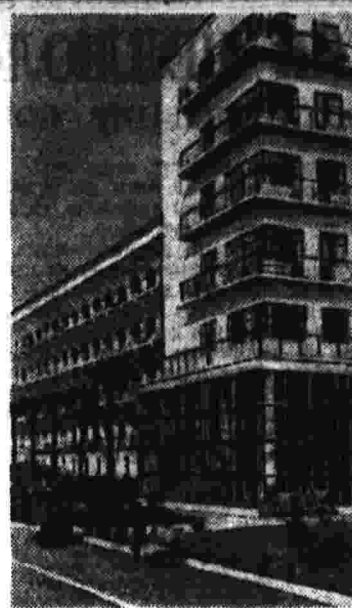
Такой далеко не полный перечень основных работ, включенных в план реконструкции Сочи и уже завершающихся. В разгаре строится — величественный театр. Заключается строительство большого холодильника, хлебопекарни и первой очереди городской больницы.

За истекшие два года курорт обогатился крупнейшими образцовыми санаториями, морской фонд с 6 тыс. в 1933 г. увеличился до 11 тыс. в 1936 г.

Реконструкция Сочи в дальнейшем будет осуществляться с еще большим размахом, чем раньше. В 1934 и 1935 гг. объем капитального строительства на курорте равнялся 85 млн. руб. в год. В 1936 г. на это дело ассигнуется свыше 100 млн. руб.

В наступающем году широко будет развернуто строительство Сочинского порта. Он будет оборудован в устье реки Соч. и рассчитан на заход крупнейших пассажирских судов. Начнется строительство новой гидроэлектростанции на реке Соч. мощностью в 5 тыс. киловатт и строительство ванн для купания в Старой Магистре и в Апсучском ущелье.

Далеко и не освоенное сейчас Агурское ущелье превратится в новый, культурный и рекреационный центр. Там пройдет образцовое шоссе, будут сооружены водопровод, канализация и холостой для отвода в море сероводородной воды, проведено электрическое освещение и т. д.



Сочи. Санаторий Народного комиссариата волевого транспорта.  
Фото А. Кавачинского.

## КУЗНЕЦЫ ОРУЖИЯ

Легендами овеянный, Как неустанный страж, Стоит на гряде врагов Старинный город наш.

Старинным нашим городом Гордится вся страна, В нем кузнецы оружия Построили она.

Нас, кузнецов оружия, С нестомой не помянуть. Мы любим нашу родину, Народов наших мать.

Границам, чтоб не сужались, Чтоб край страны подем, Мы в наших красных кузницах Оружие куем.

Страной великой назовем Идет великий труд, С победой и славой Ударим куем.

Копейщиков стреловещ С дороги не сбавляя, На оленях старой гонимых Выходит молодежь.

Дитя героя родным, Крепчает шаг работ, И неся разгорается, Как солнечный восход.

Границам, чтоб не сужались, Чтоб край страны подем, Мы в наших красных кузницах Оружие куем.

Ворота нашей родины Закрыты для беды, Сопитесь с рабочим Колхозные рады.

Страну серпа и молота Не забудут войной — Все небо самолетам Покрыло над страной.

Пусть враги попробуют Налечь на мирный труд, Бойцы советской армии Врагов с землей сотрут.

Границам, чтоб не сужались, Чтоб край страны подем, Мы в наших красных кузницах Оружие куем.

ИВАН ДОРНИН.

## РАСПИСКА В БАНКРОТСТВЕ

Как приятно давать обещания весной! И слова на бумагу ложатся особенные, хорошие, добрые. И восторженно солнечное было настроение весной у товарища Токинского и Удальцова, и все вокруг представляло им в легкой розовой дымке...

Речь шла об издании политического словаря. Двадцатидесятого апреля помещена была в «Правду» статья, где от имени миллионов людей, приближенных к культуре, предвещано было требование к Госплану: вооружить рабочего и колхозника толковыми политическими словарями.

Товарищи Токинский и Удальцов — заведующий Госпланом и главный редактор Советского — откликнулись мгновенно. Уже на следующий день, 20 апреля 1935 года, они прислали в «Правду» ответное письмо, полное радужных обещаний и приятных обещаний. Обещалось, что Советские, собственно говоря, уже продавали почти все необходимое для выпуска словаря: словники составили, квалифицированных авторов привлекли, тщательно проверили статьи для словаря «стрем или чирок» и даже более радикальным путем приняли надлежащий характер.

И теперь-то терпение читателей массе вознаграждено: «В настоящий момент», писали гг. Токинский и Удальцов 20 апреля, — авторы написаны почти все статьи... Редакция словаря выдала на себя обязательство закончить подготовку к сдаче в набор всего материала к 10 мая. Выпуск в свет политического словаря установлен издательством на сентябрь месяц, сдана типографу — «отбавь».

... Давать обещания, товарищи. Предоставим себе читателя, просвещенного, знающего, массовый популярный толковый политический словарь, обещанный гг. Токинский и Удальцов. Захотелось откуратно узнать, например, что значит мировой экономический кризис. Обещается этот термин популярно так:

«Словом мировой экономический — капиталистический кризис перепроизводства, возникший в 1929 году... Авария производства приводит к тому, что капиталистическое производство, стремясь к беспрерывному расширению, периодически наталкивается на узкие рамки потребления, ограниченного мировой покупательной способностью...» и далее в том же стиле на целую страницу. Или, например, захотелось узнать о большевизме коммунистических партий. Читатель: «Словом коммунистические партии — это такая перестройка основных установок...»

И это предлагается как толковое, популярное, простое объяснение политических терминов! Почти весь раздел экономики и значительная часть других разделов написаны длинно, путанно и совершенно бюрократическим языком. Читая «разъяснительные» статьи словаря, нельзя не вспомнить сочинения «испорченных детей» у Салтыкова-Щедрина. Нельзя не вспомнить бумажного Младого-Смородомского второго, который «попытался» рассказать содержание невозможно, но достоверно, что в ней, с одной стороны, нечто напоминало в соображении, с другой стороны, нечто не упускалось из вида, и в то же время нечто рекомендовалось особому вниманию.

Таковы характер и стиль этих «страшилок и четверостиший» просмотренных и просмотренных статей. Не понадеялись они и от прямой политической путаницы, являясь и вулгаризации. Стоит только почитать, например, статьи «социализм», «спиритизм», «спиритизм», «спиритизм», «спиритизм», чтобы ясно стало: делался словарь халтурно, безответственно. Сейчас этого, собственно, не отрицает и сам тов. Удальцов — главный редактор Советского и бывший ответственный редактор политического словаря.

— Я сам, — говорит тов. Удальцов, — характеризовал статьи по разделу «Строительство» как трюкостно. По культурно-политическому — который тоже неважный, да и не «экономический».

Но ведь сам этот «спиритизм» стоит подпись самого товарища... Удальцова. Как же надо характеризовать подобное отношение тов. Удальцова к своей собственной политической деятельности?

«Отца и Советизм», писали весной гг. Токинский и Удальцов, — считали бы необходимым довести до сведения широких масс трудящихся о той работе, которая уже три года проделана по созданию словаря, и заверить их в том, что дело создания политического словаря Отца и Советизм считают своей первоочередной задачей огромной политической важности. Отца и Советизм приносят все силы к тому, чтобы выполнить взятые на себя обязательства по выпуску словаря точно в срок».

Как приятно давать обещания весной! Но вот и осень пришла, а политический словарь не вышел. Халтурная «сработка» Отца и Советизм была в последний момент задержана — отнюдь не товарищами Токинский и Удальцов. Они успели только издать около ста тысяч рублей на авторский гонорар плюс десятки тысяч рублей на содержание штаба словаря, плюс самое простое: отдала почти на год сроков выхода политического словаря.

Сейчас энергично работает новая редакция политического словаря, есть основания полагать, что в феврале — марте 1936 г. словарь будет выпущен в свет. Но не забудет советская общественность и не простит руководителю Госплана и Советизма современного или старого политического преступления, не забудет и позорного банкротства их торжественных обещаний весенней дымкой девятых традиций этого года.

Л. РОВИНСКИЙ.

## ОТРЕМОНТИРОВАНО 23 ТЫС. ТРАКТОРОВ

Машино-тракторные станции, по последним данным, отремонтировали 23.119 тракторов. Обем всех отремонтированных в начале декабря тракторов в сравнении с прошлыми годами превышен примерно вдвое.

На МТС, имеющих мощные тракторный парк, наибольший процент выполнения плана дадут украинские (16 проц.) и северокавказские (25 проц.). В Амур-Черноморье план ремонта тракторов МТС выполнен на 13 проц. Также же показателями и у Омской области.







## 19